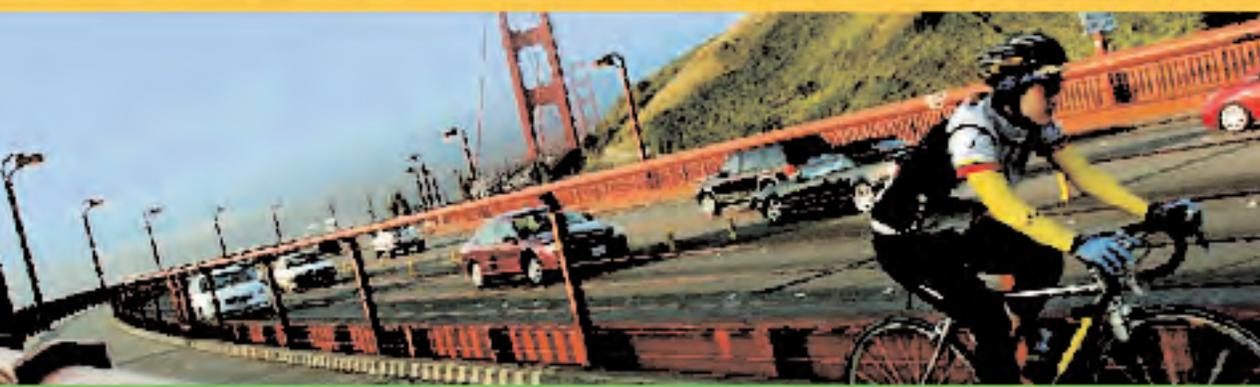




# El ABC del MTC

Su guía a la Agencia  
de Transporte,  
Planeamiento, Financiación  
y Coordinación  
del Área de la Bahía  
de San Francisco

Octubre de 2007



Metropolitan Transportation Commission



## MIEMBROS DE LA COMISIÓN

**Bill Dodd, Presidente**  
Condado de Napa y ciudades

**Scott Haggerty, Vicepresidente**  
Condado de Alameda

**Tom Ammiano**  
Ciudad y condado de San Francisco

**Tom Azumbrado**  
Departamento de Vivienda y Desarrollo  
Urbano de EE.UU.

**Tom Bates**  
Ciudades del condado de Alameda

**Bob Blanchard**  
Condado de Sonoma y ciudades

**Dean J. Chu**  
Ciudades del condado de Santa Clara

**Dave Cortese**  
Asociación de Gobiernos del Área de la  
Bahía de San Francisco

**Dorene M. Giacopini**  
Departamento de Transporte de los EE.UU.

**Federal D. Glover**  
Condado de Contra Costa

**Anne W. Halsted**  
Comisión de Desarrollo y Conservación  
de la Bahía de San Francisco (BCDC, por  
sus siglas en inglés)

**Steve Kinsey**  
Condado de Marin y ciudades

**Sue Lempert**  
Ciudades del condado de San Mateo

**Jon Rubin**  
Representante del alcalde de San Francisco

**Bijan Sartipi**  
Agencia de Comercio, Transporte y Vienda  
(BTH, por sus siglas en inglés)

**James P. Spering**  
Condado de Solano y ciudades

**Adrienne J. Tissier**  
Condado de San Mateo

**Amy Worth**  
Ciudades del condado de Contra Costa

**Ken Yeager**  
Condado de Santa Clara

## El ABC del MTC

Su guía a la Agencia  
de Transporte,  
Planeamiento, Financiación  
y Coordinación  
del Área de la Bahía  
de San Francisco

Octubre de 2007

Joseph P. Bort MetroCenter  
101 Eighth Street  
Oakland, California 94607

510.817.5700 TELÉFONO  
510.817.5769 TELÉFONO DE TEXTO (TDD/TTY)  
510.817.5848 FAX  
info@mtc.ca.gov CORREO ELECTRÓNICO  
www.mtc.ca.gov WEB





### Major Features of the Bay Area Transportation System

- BART
- Bus Route
- Commuter Rail (Altamont Commuter Express, Amtrak Capitol Corridor, Caltrain)
- ⋯ Ferry Route
- SF Muni Light Rail
- VTA Light Rail
- Highway
- Airport
- Ferry Terminal
- Seaport

Street base map ©Thomas Bros. Maps. All rights reserved.

## ÍNDICE

2	Bienvenido a MTC
4	Usted ya conoce la MTC
6	Lo esencial del sistema de transporte del Área de la Bahía
8	Quiénes somos
9	¿Qué hace la MTC?
11	¿Qué hace la Dirección de Peaje del Área de la Bahía (BATA, por sus siglas en inglés)?
12	¿Cómo trabaja la MTC?
16	Planificando para el futuro
16	Plan Regional de Transporte
16	Programa de expansión de tránsito regional (Resolución 3434)
19	Datos importantes
20	El proyecto de financiamiento
20	Operaciones y mantenimiento en curso
21	Eficacia del sistema
21	Expansión estratégica e inversión de capitales
22	¿De dónde proviene la financiación?
24	Principales fuentes de financiación del transporte
26	¿Cómo se financian los proyectos de transporte?
28	Evolución de un proyecto
30	Formar parte de la MTC
33	Hacer la conexión local
34	“Transportonés” del Área de la Bahía

# Bienvenido a la MTC



## ¿Ha oído hablar de nosotros?

 Es probable que la **Comisión Metropolitana del Transporte (MTC)** no le suene tan conocida como su agencia de transporte local, pero somos parte de su vida cada vez que deja su hogar y viaja por los nueve condados del Área de la Bahía de San Francisco. Nuestro trabajo es asegurarnos de que la red de transporte regional funcione sin complicaciones y en forma eficaz, y realizar una planificación responsable a fin de satisfacer las necesidades de movilidad futuras de nuestra población en crecimiento.

El objeto de este libro es presentarle nuestra agencia y que pueda conocer desde adentro cómo se delinear nuestras políticas y se toman las decisiones a nivel regional. Y, lo más importante, le mostramos cómo usted puede formar parte de este proceso.

## ¿Hemos oído de usted?

Como agencia pública que ayuda a financiar proyectos de transporte en la región, MTC invita y fomenta la participación pública. Queremos saber qué es lo que piensa. Queremos que comparta con nosotros sus ideas para mejorar el transporte del

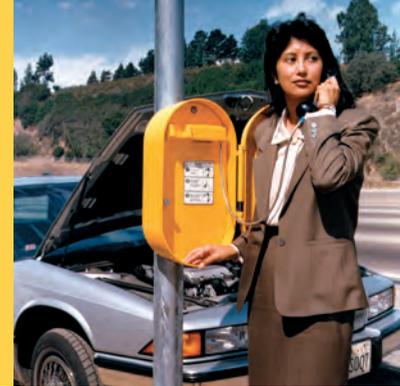
Ayúdenos a mantener el Área de la Bahía en movimiento.

Área de la Bahía y nos gustaría saber qué pasos cree que debemos tomar para llevar esas ideas a cabo.

Con muchas necesidades y financiación limitada, los programas y proyectos de transporte recaen en la colaboración pública y en el apoyo que surge a través de un proceso abierto e inclusivo. Le pedimos que forme parte de ese proceso y que nos haga saber sus puntos de vista. Esta guía no puede contarle todo lo que hace la MTC, pero abre una puerta y lo invita a estar más familiarizado con nuestros proyectos y programas. Por favor, únase a nosotros mientras luchamos por lograr nuestra misión: mantener el Área de la Bahía en movimiento. ■



# Usted ya conoce la MTC



**A**unque quizás no los asocia con nosotros, es probable que esté familiarizado con algunos de los servicios que la MTC ofrece al público que viaja en el Área de la Bahía. Aquí le contamos algunas de las iniciativas de más alto perfil que hemos emprendido para mejorar las operaciones y la eficacia de nuestra red de transporte regional.

## Información al pasajero 511



Lanzado por la MTC en 2002, el 511 es un servicio de atención telefónica gratuito que funciona las 24 horas, que cuenta con un servicio de sitio web (511.org) y que consolida la información de transporte del Área de la Bahía en un recurso integrado. El 511 provee información de último momento sobre las condiciones del tráfico, incidentes y tiempos de conducción; información de horarios, rutas y tarifas de docenas de servicios de transporte público; derivaciones en el acto, de grupos que viajan en el mismo auto o camioneta; rutas para bicicletas y más.

## FasTrak®



FasTrak® es el sistema de cobro electrónico de peajes utilizado en los siete puentes estatales con peaje del Área de la Bahía y en el Golden Gate. La Dirección de Peaje del Área de la Bahía (BATA), una área de la MTC, administra las operaciones de comercialización y atención al cliente de FasTrak® que, al eliminar la necesidad de los pasajeros de detenerse a pagar el peaje, ayuda a mejorar el flujo de tránsito y reduce la polución relacionada con el congestionamiento en las zonas aledañas al peaje.

## Tarjeta inteligente TransLink®



La MTC encabeza los esfuerzos por tener un boleto “universal” — llamado TransLink® — para pagar las tarifas en todos los sistemas de transporte público del Área de la Bahía. TransLink® fue puesto en funcionamiento en el otoño de 2006 en los autobuses y ferries AC Transit y Golden Gate Transit. Dentro de los próximos cuatro años, esta tarjeta “inteligente” de pago será aceptada en Muni, BART, Caltrain, SamTrans, VTA y todo otro sistema de transporte de la región.

## Servicio de patrulla de autopista (FSP)



Patrocinado por la Agencia de Servicios para Carreteras Rápidas (SAFE por sus siglas en inglés) de la MTC en sociedad con Caltrans y la Patrulla de Caminos de California (CHP), el Servicio de Patrulla de Autopista es una flota de grúas de remolque que están alertas a detenciones y accidentes durante las horas de mayor tránsito. Actualmente, 83 grúas patrullan unas 500 millas de las autopistas más congestionadas de la región. En promedio, los choferes del FSP se detienen más de 10.000 veces por mes para rescatar a conductores varados, recoger desechos de carreteras que -evidentemente- son peligrosos, identificar vehículos abandonados y otro tipo de ayudas que hacen que las autopistas del Área de la Bahía sean más seguras y estén menos congestionadas.

## Servicio de teléfonos de Emergencia gratuitos “Call Boxes”



Los teléfonos amarillos “call boxes” alimentados a energía solar que ve a lo largo de las autopistas del Área de la Bahía son cortesía de la SAFE de MTC, Caltrans y la CHP. Alrededor de 2.100 “call boxes” están en funcionamiento las 24 horas del día, los siete días de la semana. Estos teléfonos brindan a los conductores una línea directa para comunicarse con los operadores e informarles acerca de algún riesgo en la carretera, llanta desinflada o una avería mecánica. Se realizan alrededor de 30.000 llamadas anuales desde los “call boxes” ubicados al borde de la carretera.

## Getting There on Transit (Llegar ahí por medio de Transporte)



Publicada por la MTC, esta guía de bolsillo gratuita incluye indicaciones para llegar a 250 destinos populares en la región de nueve condados a los que se llega fácilmente en autobús, ferry o tranvía. Getting There on Transit cuenta con 15 mapas locales y regionales a todo color (que incluyen primeros planos de las zonas céntricas) con las rutas de 37 operadores de autobuses, tranvías y ferries; una guía de servicios especiales de taxis y camionetas para personas de la tercera edad y discapacitados; y conexiones a los aeropuertos de Oakland, San Francisco y San José.



# Lo esencial del sistema de transporte del Área de la Bahía



**S**i existe una característica que define a los habitantes del Área de la Bahía, es nuestro deseo de visitar lugares. Ya sea dar una vuelta a la manzana o a la bahía –caminando, en bicicleta, manejando o en un transporte público–, somos gente libre y en movimiento las 24 horas, los 7 días de la semana. Para llegar a destino, de un extremo a otro de esta región de nueve condados, utilizamos una compleja red de veredas, calles, carreteras, bicisendas, autopistas, puentes, autobuses, ferries y tranvías que conectan la bahía por arriba y por abajo, a lo largo y a lo ancho y atravesando los límites de pueblos, ciudades y condados. Docenas de agencias y organizaciones trabajan en conjunto para operar y mantener esta red, desde agencias estatales como Caltrans y la Patrulla de Caminos de California, hasta los gobiernos locales y las agencias de tránsito.

Estos factores y datos clave brindan, a grandes rasgos, las dimensiones de la red de transporte del Área de la Bahía y ayudan a enfocarnos en ellas.

## EL ÁREA DE LA BAHÍA

<b>9</b>	Condados que tocan la Bahía de San Francisco: Alameda, Contra Costa, Marin, Napa, San Francisco, San Mateo, Santa Clara, Solano, Sonoma
<b>101</b>	Municipalidades
<b>7,179</b>	Millas cuadradas de tierra

## LA GENTE

<b>En 2006</b>	
<b>7.1</b>	Millones de habitantes
<b>36</b>	Millones de puestos de trabajo
<b>Para 2030</b>	
<b>8.7</b>	Millones de habitantes
<b>51</b>	Millones de puestos de trabajo

## LA RED DE TRANSPORTE

<b>1,420</b>	Millas de autopistas y carreteras estatales
<b>340</b>	Millas de carriles para vehículos compartidos
<b>19,400</b>	Millas de calles y carreteras locales
<b>9,000</b>	Millas de rutas de autobuses
<b>470</b>	Millas de vías de tranvía
<b>5</b>	Líneas de ferry de pasajeros
<b>8</b>	Puentes con peaje
<b>5</b>	Puertos públicos
<b>3</b>	Aeropuertos comerciales importantes
<b>750</b>	Millas de bicisendas en el sistema regional para bicicletas, incluido el Bay Trail de los nueve condados (y se propusieron 1.300 millas adicionales de nuevas bicisendas).

## EL PRESUPUESTO

<b>\$4.7</b>	mil millones (promedio) en financiaciones públicas se gastarán cada año en el transporte del Área de la Bahía en los próximos 25 años.
<b>84%</b>	del gasto destinado al mantenimiento y operación de las carreteras, autopistas y redes de tránsito existentes de la región.
<b>16%</b>	del gasto destinado a proyectos nuevos o la expansión de sistemas existentes.
<b>63%</b>	de la financiación destinado al apoyo del transporte público – para operaciones, rehabilitación y expansión.

## EL AUTOMÓVIL

<b>4.6</b>	millones de autos adquiridos en 2006 en toda la región
<b>1.8</b>	autos por familia
<b>20</b>	la mayor fracción de autos por familia (promedio): Condado de Santa Clara
<b>1.1</b>	la menor fracción de autos por familia (promedio): Condado de San Francisco

## EL VIAJE DIARIO

En 2005, los trabajadores del Área de la Bahía viajaron en:

<b>69%</b>	manejando solos
<b>11%</b>	compartiendo el auto
<b>10%</b>	en transporte público
<b>10%</b>	trabaja en su hogar, va caminando, en bicicleta o usa otros medios

## TRANSPORTE PÚBLICO

**475+** millones de viajes registran, por año, los usuarios del Área de la Bahía, en rutas ofrecidas por alrededor de dos docenas de agencias de transporte público.

### Operadores ferroviarios

Altamont Commuter Express
BART
Caltrain
Capitol Corridor

### Mayores operadores de autobuses (y áreas cubiertas)

AC Transit (zona oeste de los condados de Alameda y Contra Costa, San Francisco)
County Connection (Condado de Contra Costa)
Golden Gate Transit (Condados de Marin y Sonoma, San Francisco)
Muni (San Francisco)
SamTrans (Condado de San Mateo, San Francisco)
Valley Transportation Authority (Condado de Santa Clara)

### Principales sistemas de ferries

Golden Gate Ferry (Condado de Marin, San Francisco)
Alameda/Oakland Ferry (Condado de Alameda, San Francisco)
Vallejo Baylink Ferry (Condado de Solano, San Francisco)

# ¿Quiénes Somos?

La Comisión Metropolitana del Transporte (MTC) fue creada por la Legislatura de California en 1970 para planificar la red de transporte para los nueve condados del Área de la Bahía.

A medida que el Área de la Bahía fue creciendo, las responsabilidades de la MTC aumentaron, hasta que, al día de hoy, está conformada por tres agencias en una, con un amplio rango de tareas y una misión compartida: mantener el Área de la Bahía en movimiento. Además de su responsabilidad original de planificar, financiar y coordinar el transporte del Área de la Bahía, la MTC –así como la BATA– dirigen un programa de US\$11 mil millones para mejorar los puentes de la región y protegerlos contra terremotos. Y, al igual que la Agencia de Servicios para Carreteras Rápidas (SAFE), la MTC supervisa una red de “call boxes” y grúas de remolque en las autopistas, en toda la región.

Las tres agencias son dirigidas por el directorio de políticas de la MTC conformado por 19 miembros. Para lograr cumplir con su misión, la MTC recibe la ayuda de varios comités consultivos de ciudadanos y de una coalición de agencias federales, estatales, regionales y locales que son responsables de la calidad del transporte y del ambiente en el Área de la Bahía.

La MTC tiene aproximadamente 160 empleados y un presupuesto de operación anual (que incluye los contratos de consultoría) de unos US\$88 millones, financiado por fondos de transporte locales, regionales, estatales y federales.

En los últimos años, la MTC y la BATA se han ocupado de todo, desde la elección del diseño del nuevo arco antisísmico Este del puente San Francisco-Oakland hasta del desarrollo del sistema de información al pasajero 511 del Área de la Bahía, un servicio de atención telefónica gratuito que funciona las 24 horas, los 7 días de la semana, y que cuenta con el servicio del sitio web 511.org.

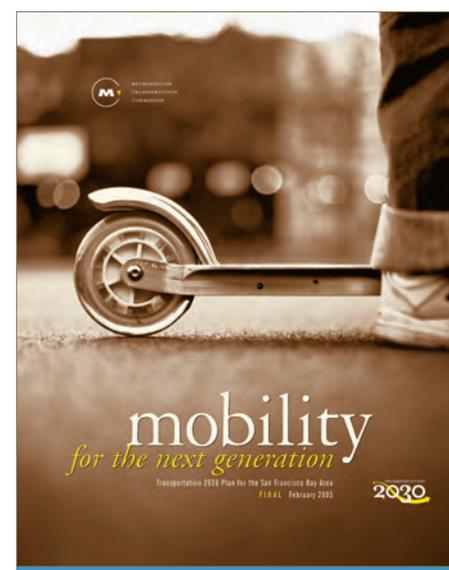
La MTC está conformada por tres agencias en una, con una misión en común: mantener el Área de la Bahía en movimiento.



## ¿QUÉ HACE LA MTC?

La MTC planifica – Cualquier proyecto nuevo de transporte en la región debe incluirse en el Plan Regional de Transporte de largo plazo de la MTC para calificar en recibir fondos estatales o federales. Con un vasto aporte del público y de sus socios de transporte, cada cuatro años la MTC actualiza este plan de 25 años a fin de orientar las inversiones de transporte regionales. Los factores que se tienen en cuenta incluyen la financiación, así como el uso de la tierra y los objetivos ambientales y de la comunidad.

Además del planeamiento a largo plazo, la Comisión estudia o participa de estudios de varios corredores o medios de transporte. Por ejemplo, recientemente, la Comisión trabajó en conjunto con BART, Caltrain y la Autoridad del Tren de Alta Velocidad del Estado de California



MTC destina más de US\$1 mil millones al año en proyectos de transporte para el Área de la Bahía.

(CHSRA por sus siglas en inglés) en un plan de largo plazo para expandir y mejorar el servicio de tranvías –de carga y de pasajeros– en todo el Área de la Bahía y el Valle Central. Los planificadores de MTC también rastrean datos recolectados anualmente por el censo estadounidense a fin de estudiar las idas y venidas de los usuarios del Área de la Bahía. Esta información, junto con otras encuestas de transporte de distintas fuentes, se utiliza para realizar una previsión de la demanda de viajes, planificar las rutas de transporte, y preparar los planes generales locales (ver también “Planificando para el futuro”, páginas 16 - 19).

La MTC financia – La Comisión vota el destino de más de US\$1 mil millones anuales, y lleva un registro preciso de los mismos. Los fondos son destinados al transporte público, calles y carreteras locales, autopistas, instalaciones de carga, y sendas para bicicletas y peatones del Área de la Bahía. Para justificar sus decisiones en el destino de fondos, cada año, la MTC revisa cuidadosamente los presupuestos de los operadores de transporte y evalúa el servicio que ofrecen y su desempeño general. Al igual que la BATA, la MTC es responsable de administrar todos los ingresos de los siete puentes de peaje del Área de la Bahía, pertenecientes al estado.



A través de su Programa de Incentivos para la Vivienda (HIP, por sus siglas en inglés), y de las iniciativas del programa Transporte para Comunidades Habitables (TLC, por sus siglas en inglés), la MTC provee subsidios directos a municipalidades y socios públicos/privados que planifiquen desarrollos de viviendas orientados al transporte y proyectos de transporte orientados a la comunidad (ver también “El proyecto de financiación”, páginas 20 - 29).

**La MTC coordina** — La MTC dedica una energía considerable a mantener la red de transporte de la región en funcionamiento y a asegurar que dicha red beneficie a cada comunidad del Área de la Bahía. Trabajando junto con los operadores de transporte de la región, la MTC ha encabezado el proyecto TransLink® para permitir a los usuarios utilizar un boleto único para viajar en todos los sistemas de transporte del Área de la Bahía.

**La MTC opera** — En los últimos años, la MTC ha asumido un rol mucho más activo en la administración de la extensa red de transporte del Área de la Bahía, lanzando proyectos “prácticos” para promover la operación y control eficaces del sistema (ver también “Usted ya conoce la MTC”, páginas 4 - 5). Con la ayuda de la MTC, muchas agencias asociadas están utilizando tecnología para ayudar a coordinar la sincronización de las señales de tránsito en toda la ciudad u otros límites de jurisdicción, para acelerar el acceso de vehículos de emergencia en caso de incendios y accidentes de tránsito, o para aumentar el flujo de tránsito de entrada y salida en eventos importantes.

StreetSaver™, un innovador sistema computarizado de gestión vial desarrollado por el personal de la MTC, ayuda a las ciudades y condados del Área de la Bahía a mantener mejor las calles y carreteras locales.

**La MTC defiende** — Como la agencia de transporte responsable de los nueve condados del Área de la Bahía, la MTC es capaz de cerrar acuerdos con numerosas agencias locales en beneficio de la región. Y, ya sea testificando en Sacramento para obtener una financiación adicional para el transporte o exponiendo sus argumentos para cambiar una política y eliminar trámites burocráticos, la MTC promueve las prioridades del Área de la Bahía ante los gobiernos estatales y federales. Al presentar un frente regional unido, la MTC ayuda al Área de la Bahía a esmerarse para causar la mejor impresión posible en la frecuentemente intensa competencia por los programas de financiación estatales y federales.

---

**La MTC promueve las prioridades del Área de la Bahía ante los gobiernos estatales y federales.**

---

## ¿QUÉ HACE LA BATA?

La Dirección de Peaje del Área de la Bahía (BATA) es la filial más nueva y de más alto perfil de la MTC. Entró en funcionamiento el 1 de enero de 1998 bajo el auspicio de la MTC. Fue creada por la Legislatura de California para administrar el peaje de US\$1 de base de los siete puentes de peaje del Área de la Bahía de San Francisco, pertenecientes al estado (Antioch, Benicia-Martinez, Carquinez, Dumbarton, Richmond-San Rafael, San Francisco-Oakland Bay y San Mateo-Hayward). En 2005, la Legislatura amplió las responsabilidades de la BATA e incluyó la administración de todos los ingresos por peaje de estos puentes, así como también la administración del programa que refuerza sísmicamente los puentes, conjuntamente con Caltrans y la Comisión de Transporte de California.

Como parte de sus actividades, la BATA financia las operaciones, instalaciones de mantenimiento y manejo diarios de los siete puentes de peaje pertenecientes al estado. La BATA también financia el mejoramiento y renovación a largo plazo de los puentes, incluidos los proyectos establecidos por la



Medida Regional 1 (RM 1) y el Programa de Refuerzo Sísmico de los Puentes con peaje. La BATA cuenta con la autoridad de establecer los peajes de los puentes a fin de asegurar los fondos suficientes para completar el programa de refuerzo sísmico.

En 2004, la BATA también asumió la responsabilidad de administrar el FasTrak® —el sistema de cobro electrónico de peaje utilizado en todos los puentes del Área de la Bahía (incluido el Golden Gate, operado y perteneciente a una autoridad independiente)—. Eliminar la necesidad de los pasajeros de detenerse a pagar el peaje, ayuda a mejorar el flujo de tránsito en las zonas aledañas al peaje. Los incentivos de mercadeo patrocinados por la BATA y las mejoras en los puentes financiadas por la misma entidad —incluidos los carriles exclusivos para FasTrak®—, ayudan radicalmente a aumentar el número de usuarios de FasTrak® en toda la región.



## ¿CÓMO TRABAJA LA MTC?

### La Comisión

La comisión de la MTC está formada por 19 miembros: 16 votantes y tres no votantes.

### Miembros votantes

De los 16 miembros votantes, 14 son nombrados directamente por oficiales electos locales.

- En cada uno de los condados con mayor población —Alameda, Contra Costa, San Francisco, San Mateo y Santa Clara— se designan 2 miembros de la comisión: uno por el concejo de alcaldes del condado y miembros del concejo (en San Francisco, por el alcalde), y el otro por la junta de supervisores del condado.
- En cada uno de los condados con menor población —Marín, Napa, Solano y Sonoma— el concejo de alcaldes del condado y miembros del concejo nominan hasta tres candidatos a la junta de supervisores, que elige un miembro del concejo.

Los otros dos miembros votantes representan a agencias regionales:

- la Asociación de los Gobiernos del Área de la Bahía (ABAG)
- la Comisión de Conservación y Desarrollo de la Bahía de San Francisco (BCDC)

### Miembros no votantes

Los tres miembros no votantes representan a:

- la Agencia de Comercio, Transporte y Vivienda del estado
- el Departamento Federal de Vivienda y Desarrollo Urbano
- el Departamento de Transporte de los Estados Unidos

Debido a este sistema, la mayoría de los miembros de la comisión son funcionarios electos locales. Todos cumplen un periodo de cuatro años y pueden ser reelectos. El presidente y el vice presidente, electos por los miembros votantes de la MTC, cumplen periodos de dos años. Toda la Comisión se reúne una vez al mes, generalmente el cuarto miércoles del mes. Se reúnen el mismo día que la BATA.

### La Comisión trabaja a través de comités permanentes

Los temas a tratar en la agenda de la Comisión generalmente son recomendaciones de los comités permanentes de la MTC. Aunque la mayor parte del trabajo real de la MTC se realiza a nivel del comité, se alienta al público a participar en esta etapa. Las reuniones de la MTC son abiertas al público; para confirmar fechas, horarios y ubicaciones, comuníquese al **510.817.5757**. Las reuniones de la Comisión y del comité permanente se transmiten en vivo por el sitio web [www.mtc.ca.gov/meetings/schedule/](http://www.mtc.ca.gov/meetings/schedule/).



**Comités permanentes de la MTC que se reúnen el segundo miércoles del mes:**

#### Supervisión de la BATA

Supervisa el trabajo de la Dirección de Peaje del Área de la Bahía (BATA), que oficia de organismo de control fiscal de los ingresos generados por los siete puentes estatales de la región así como también del programa multimillonario de actualización y ampliación de puentes.

**Se reúnen a las 9:30 a.m.**

#### Administración

Supervisa la operación y dirección del personal de la MTC, aprueba los contratos de consultoría y establece las políticas financieras de la agencia.

**Se reúnen a las 9:45 a.m.\***

#### Programación y Distribución

Desarrolla las políticas regionales y recomienda la programación de financiamientos federales y estatales para la inclusión en el Programa de Mejoras al Transporte de la región. También asigna fondos locales y estatales, incluso los de los puentes con peaje, principalmente para proyectos de operación y de capital de transporte. Evalúa proyectos para que sean coherentes con las prioridades regionales y las leyes de calidad del aire.

**Se reúnen a las 10 a.m.\***

**Comités permanentes de la MTC que se reúnen el segundo viernes del mes:**

#### Planeamiento

Recomienda revisiones al Plan Regional de Transporte —programa de desarrollo a largo plazo de la MTC para el transporte del Área de la Bahía— y supervisa otros estudios y programas de planeamiento.

**Se reúnen a las 9:30 a.m.**

#### Operaciones

Supervisa la administración y las actividades operacionales de transporte de la MTC, incluidos el 511 y TransLink®, los programas de operaciones de autopistas y arterias, y los programas de “call boxes” y FSP administrados por la Agencia de Servicios para Carreteras Rápidas (SAFE) de la MTC.

**Se reúnen a las 10 a.m.\***

#### Legislación

Recomienda la política legislativa de la MTC, representa a la Comisión en el proceso legislativo, y supervisa los programas de información y participación públicas de la Comisión.

**Se reúnen a las 10:30 a.m.\***

\*Estas reuniones comienzan a la hora señalada, o inmediatamente después de la reunión anterior, lo que ocurra más tarde.

La mayoría de los miembros de la comisión de la MTC son funcionarios electos locales.



Las oficinas de la MTC están ubicadas en el Joseph P. Bort MetroCenter, contiguo a la estación Lake Merritt BART en Oakland.



### La MTC trabaja a través de comités consultivos

La MTC asegura la participación y orientación continua de la comunidad patrocinando tres comités consultivos identificados a continuación. En sus reuniones mensuales, los comités realizan recomendaciones en un rango de temas y proyectos de transporte considerados por la Comisión. La composición de los tres comités refleja la diversidad demográfica del Área de la Bahía.

Los comités consultivos realizan recomendaciones en temas considerados por la Comisión.

**Comité consultivo de la MTC** — El grupo de participación de ciudadanos más general de la MTC, el Comité está compuesto por 24 representantes de diversas categorías, incluidas:

- académica
- comercial y carga
- comunidad
- medioambiente
- trabajo
- seguridad pública
- usuarios de transporte
- arquitectura, construcción e ingeniería
- medios de noticias
- otros dos comités consultivos de la MTC

El Comité Consultivo brinda asesoramiento en las revisiones del Plan Regional de Transporte, iniciativas legislativas, prioridades de financiación y otros asuntos clave.

**Comité Consultivo para Personas de la Tercera Edad y Discapacitados** — Este comité se centra en temas que preocupan a las personas de la tercera edad y a personas con alguna discapacidad, especialmente en lo que se refiere al acceso a los servicios de transporte y la implementación de la ley para estadounidenses con discapacidades (Americans With Disabilities Act). Esta ley de derechos civiles federales establece, entre otras cosas, que los operadores de transporte público se ocupen de que sus unidades sean accesibles para personas con incapacidad.

**Comité Consultivo para Minorías** — Este grupo trabaja para asegurar que las opiniones y necesidades de las minorías identificadas en el artículo VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 se vean correctamente reflejadas en las políticas de la MTC. La Comisión nombra miembros de los nueve condados del Área de la Bahía cubriendo los grupos étnicos minoritarios más importantes de la región.



**MTC trabaja con socios de transporte**  
Para administrar un sistema de transporte perteneciente y operado por docenas de agencias diferentes —con cientos de servicios diferentes, desde veredas hasta pistas de aterrizaje para aviones— se deben formar fuertes lazos organizacionales. Con este fin, la MTC ha formado una coalición de unas 3 docenas de instituciones federales, estatales, regionales y locales, responsables del transporte y la calidad ambiental del Área de la Bahía. Este grupo, conocido como la Sociedad del Área de la Bahía, incluye a:

- Caltrans (el Departamento de Transporte de California)
- operadores de transporte locales
- representantes de agencias de manejo de congestionamientos a nivel condado
- departamentos de obras públicas locales
- aeropuertos y puertos
- otras agencias de transporte y protección del ambiente regionales, estatales y federales.

Para administrar los activos de transporte de la región se precisan fuertes lazos organizacionales.

La Sociedad se reúne en forma regular para desarrollar y coordinar estrategias para administrar eficazmente los activos de transporte de la región. El trabajo de la Sociedad refleja su compromiso para operar la red de transporte como un sistema único y bien integrado. ■

# Planificando para el futuro

## PLAN REGIONAL DE TRANSPORTE

Una de las funciones más importantes de la MTC es la preparación de un Plan Regional de Transporte (RTP) para los nueve condados del Área de la Bahía de San Francisco. El RTP es un mapa de carreteras para guiar el desarrollo del transporte de la región durante un periodo de 25 años. Actualizado cada cuatro años para reflejar las condiciones cambiantes y las nuevas prioridades de planeamiento, el RTP está basado en proyecciones de crecimiento de la población, empleo y demanda de transporte, unido a las suposiciones financieras. El proceso del RTP incluye extensas consultas públicas y difusión a varias agencias y a los residentes del Área de la Bahía.

Ningún proyecto de transporte en la región puede calificar para solicitar financiación federal o estatal a menos que concuerde con los objetivos regionales, por ende, incluidos en el RTP. También, las instrucciones contenidas en la legislación federal de transporte y aire limpio requieren que el RTP incluya solamente esos proyectos cuyo costo pueda ser afrontado por la región y que, en su totalidad, contribuyan a mejorar la calidad del aire.

Transporte 2030: Movilidad para la próxima generación es el RTP vigente actualmente. Fue adoptado por la Comisión en 2005. Ya se ha comenzado a trabajar en la actualización de ese plan, cuya adopción está estipulada para 2009.

*La interpretación del artista (arriba) está en la construcción de la parte suspendida que se sostiene por sí misma del nuevo Arco Este del puente San Francisco-Oakland. El diseño del puente fue seleccionado por un grupo de trabajo especial de la MTC.*

## PROGRAMA DE EXPANSIÓN DE TRANSPORTE REGIONAL (RESOLUCIÓN 3434)

Uno de los pilares del Plan de Transporte 2030 es el Programa de Expansión de Transporte Regional del Área de la Bahía, que demanda una inversión de US\$13.5 mil millones en proyectos de autobuses y tranvías nuevos que mejorarán la movilidad y conectividad para los residentes en toda la región. Estos incluye:

- una extensión de BART desde Fremont a San Jose y Santa Clara
- un "Subterráneo Central" que ampliaría la línea "T-Third" del tranvía Muni de San Francisco hasta Chinatown
- un enlace BART al Aeropuerto Internacional de Oakland
- la electrificación de la línea Caltrain y la extensión del servicio a una Terminal Transbay reacondicionada en el centro de San Francisco
- un pago significativo en extensiones del tran vía u otras mejoras de transporte a Livermore y Antioch
- la incorporación de varias rutas de autobuses regionales nuevas, incluida una ruta para autobuses rápidos de AC Transit desde el International Boulevard en Oakland hasta la Telegraph Avenue en Berkeley
- rutas de ferry nuevas para San Francisco, la Bahía Este, la Bahía Norte y la Península



El Programa de Expansión de Transporte Regional, que la MTC adoptó en diciembre de 2001 como la Resolución 3434, es el sucesor del Acuerdo Ferroviario Regional anterior de la MTC, adoptado en 1988 y que incluyó proyectos tan críticos como las extensiones BART a Pittsburg/Bay Point y Dublin/ Pleasanton, la extensión del tranvía Tasman en Silicon Valley, y la extensión BART al Aeropuerto Internacional de San Francisco. Como su predecesora, la Resolución 3434 representa un consenso regional sobre cómo invertir fondos para expansión de transporte limitados. Tal consenso es necesario para obtener una financiación federal y estatal que equipare los elevados ingresos locales.

La Resolución 3434 representa un consenso regional sobre cómo invertir fondos para expansión de transporte limitados.

## Alentando un desarrollo de transporte amigable

En julio de 2005, la MTC actuó para maximizar el potencial crecimiento planificado de las inversiones de transporte de la Resolución 3434 adoptando una política nueva para guiar el desarrollo futuro cerca de las estaciones de transporte nuevas. La primera de su tipo en el condado, la Política de Desarrollos Orientados al Transporte de la MTC establece un número mínimo de viviendas que deben ser planificadas en conjunto con las extensiones de transporte de la Resolución 3434, con más inversiones de capital intensivo (por ej.: líneas de tranvía nuevas) que requieran un mayor número de viviendas. Al mismo tiempo, la MTC inició un nuevo Programa de Subsidios para Planeamiento de Áreas de Estaciones para ayudar a los gobiernos locales a armar planes de viviendas, negocios y oficinas – vibrantes pueblos de tránsito con diversidad de usos– en las cercanías de los centros de transporte futuros. ■





**DATOS IMPORTANTES**

	2006	2030	% de cambio
<b>Pronósticos demográficos para el Área de la Bahía</b>			
Empleo	3,580,900	5,120,600	+43
Población	7,157,300	8,747,100	+22
<b>Pronósticos de actividades de transporte del Área de la Bahía</b>			
Viajes totales diarios por persona	21,516,700	28,161,300	+31
Auto (incluye vehículos compartidos)	17,945,700	23,480,700	+31
Transporte	1,113,100	1,634,100	+47
Bicicleta/A pie	2,457,900	3,046,500	+24
Millas diarias promedio viajadas en auto			
Regional	148,165,200	191,176,500	+29
Tiempo promedio de viaje al trabajo			
Tiempo (minutos)	28.4	31.2	+10
Distancia (millas)	11.7	11.5	-1.5

Fuentes: Asociación de los Gobiernos del Área de la Bahía (ABAG), pronósticos de transporte de la MTC

Los empleados del puente volvieron a pintarlo y realizaron otras tareas de mantenimiento –en un momento en que estaba desierto– en el puente San Francisco-Oakland en septiembre de 2007, cuando todo el arco estaba cerrado por trabajos de actualización sísmica en el fin de semana del Día del Trabajo. La Dirección de Peaje del Área de la Bahía de la MTC financia las operaciones y el mantenimiento diario de los puentes con peaje de la región pertenecientes al estado.

# El proyecto de financiación



Imagine un embalse enorme adonde desemboquen, principalmente, los arroyos locales –pero incrementados por pequeños afluentes que nacen en Washington, D.C. y Sacramento– y que va drenando a través de una compleja red de ductos. Las tuberías siguen un sendero sinuoso, saliendo disparados en todas las direcciones. Existen algunas válvulas de cierre y, a veces, hay filtraciones. Parece haber mucho líquido fluyendo por la llave y, así y todo, siempre se está sediento de más.

Esta analogía con una instalación de agua puede emitir una luz sobre las finanzas del transporte del Área de la Bahía. Con un aparente despliegue de un sin fin de categorías de financiación, programas y siglas asociadas, es un proceso complicado que provee un servicio esencial a muchos pero que relativamente pocos comprenden bien.

## La financiación del transporte implementa los objetivos establecidos en el proceso de planeamiento.

Probablemente, el mejor modo, y –con certeza– el más directo, de mirar la financiación del transporte es viéndola como el medio para implementar los objetivos adoptados en el proceso de planeamiento. El plan a largo plazo del Área de la Bahía, el Plan de Transporte 2030, califica el gasto de transporte en términos de tres categorías clave: mantenimiento adecuado, eficacia del sistema y expansión estratégica.

## OPERACIONES Y MANTENIMIENTO EN CURSO

Se necesita alrededor del 80% del total de los ingresos de transporte del Área de la Bahía para operar y mantener el sistema existente. Los autobuses necesitan conductores, y las carreteras, puentes y sistemas de transporte requieren inversiones considerables para su mantenimiento.

En esta categoría entran gastos tales como:

- el llenado de baches y la repavimentación de calles y carreteras
- el fortalecimiento de puentes y pasos a nivel para resistir un terremoto importante
- a compra de combustible para vehículos de tránsito y el pago de salarios de conductores y mecánicos
- la provisión de servicio de transporte especial para personas de la tercera edad y discapacitados que no pueden utilizar los transportes normales

Parte del dinero que ingresa en la región a través del transporte se destina a construir nuevas instalaciones de transporte y no puede ser utilizado para operaciones y mantenimiento. Así, una comunidad puede ser capaz de financiar la construcción de una extensión de tranvía nueva, pero le puede faltar dinero para operar el nuevo servicio una vez que esté en funcionamiento. Actualmente, los fondos para operación y mantenimiento escasean. Las últimas proyecciones de la MTC pronostican un déficit de US\$1.3 mil millones en operaciones de tránsito en los próximos 25 años, y una brecha de financiación aún más grande –de US\$10.9 mil millones– para el mantenimiento de calles y carreteras locales.

## EFICACIA DEL SISTEMA

No es suficiente mantener solamente el sistema actual para que continúe operando y poder mantenerlo. Para sacar el mayor provecho de nuestras inversiones de transporte regional, debemos esforzarnos por mejorar la eficacia operativa del sistema. Debemos tomar las medidas necesarias para potenciar al pasajero y al rendimiento de nuestras carreteras, autopistas y redes de transporte al máximo. Para esto, la MTC está haciendo uso de nuevos enfoques y tecnologías para:

- alivianar el tráfico
- simplificar el pago de tarifas de transporte y peajes de puentes
- informar a los pasajeros acerca de las condiciones de las carreteras y del tránsito
- ofrecer otros servicios importantes para la eficacia del sistema

(Se incluye una muestra de estos proyectos orientados a las operaciones en la sección “Usted ya conoce la MTC”, páginas 4 - 5)

## Nosotros también debemos esforzarnos por mejorar la eficacia operativa del sistema.

## EXPANSIÓN ESTRATÉGICA E INVERSIONES DE CAPITAL

Luego de que las costosas necesidades de mantenimiento, operación y preservación del sistema están satisfechas, queda menos de un quinto de la financiación que ingresa a la región para nuevas inversiones de transporte. El Área de la Bahía todavía necesita actualizar y expandir la capacidad de nuestros sistemas de transporte y autopistas para prepararse para la llegada anticipada de un 1.6 millones de residentes adicionales durante los próximos 25 años. Como de costumbre, en los círculos de transporte este tipo de inversión se denomina “capital”. Estas mejoras de capital –extensiones de tranvías, ampliaciones de carreteras o nuevas estaciones de transbordo de autobuses– requieren años de evaluaciones públicas, análisis ambientales, planeamiento y diseño antes de comenzar con la construcción.

Al igual que con las operaciones y el mantenimiento en curso del sistema existente, hay muchas más ideas para mejorar la red de transporte que fondos disponibles. Esto no llama la atención cuando se considera la jugosa suma de algunos proyectos de transporte. Por ejemplo, la extensión de BART de 8.7 millas de Colma al Aeropuerto Internacional de San Francisco le costó al vecindario unos US\$1.5 mil millones. Y se presume que el nuevo Arco Este anti-sísmico del puente San Francisco-Oakland costará unos US\$5.6 mil millones.



## ¿DE DÓNDE PROVIENE LA FINANCIACIÓN?

La mayoría de las fuentes para el transporte tienen origen en los contribuyentes, que pagan el combustible, las ventas u otros impuestos y aranceles. Tal como lo ilustra el cuadro de ingresos de la página 23, en el Área de la Bahía las grandes cantidades de dinero son generadas localmente, con pequeñas porciones provenientes de fuentes federales y estatales. Mientras que alguna vez el impuesto a la gasolina era considerado vital para las finanzas del transporte, ahora es absorbido por el costo de operación y mantenimiento del sistema de autopistas estatales, no quedando nada para destinar a mejoras. Como resultado, 19 condados en todo el estado han adoptado medidas impositivas para ventas locales destinadas al transporte.

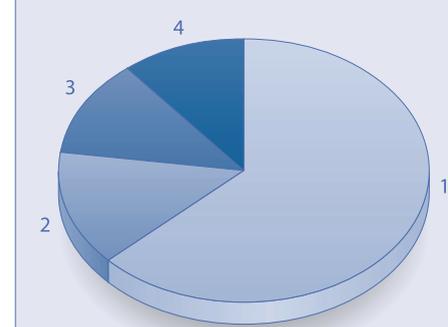
El costo de operación y mantenimiento del sistema de autopistas estatales actualmente absorbe los ingresos impositivos del combustible disponibles.

A nivel estatal, las dos nuevas fuentes de financiación más recientes fueron aprobadas por los votantes –Propuesta Estatal 42 en 2002 y Pro-puesta Estatal 1B en 2006 (ver la página 27 para más fuentes de financiación como ésta).

La tabla con las “Principales fuentes de financiación del transporte” de las páginas 24 - 25 enumera las principales categorías de financiación y los montos anuales en dólares para el Área de la Bahía.

Nota: El cuadro de gastos de la página 23 ilustra cómo el Área de la Bahía gasta fondos de transporte disponibles en los próximos 25 años, basándose en ingresos estimados cuando se adoptó el Plan de Transporte 2030 en 2005. Un pasaje de la Propuesta Estatal 1B de los votantes de California en 2006 proporcionó US\$20 mil millones adicionales para una variedad de programas de transporte en todo el estado. Se estima que la porción del Área de la Bahía es de aproximadamente US\$4.5 mil millones.

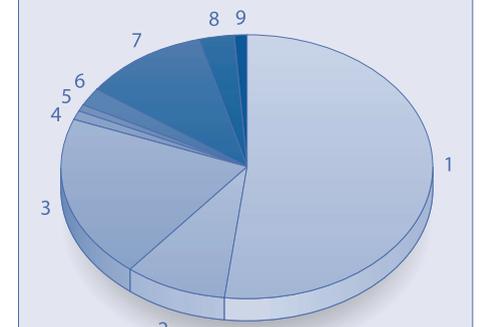
## Ingresos de transporte proyectados del Área de la Bahía 2005–2030



	Mil millones de dólares	Porcentaje del Total
1 Local	US\$75	64%
2 Regional	US\$16	13%
3 Estatal	US\$14	12%
4 Federal	US\$13	11%
Total	US\$118	100%

La mayor parte de los fondos de transporte del Área de la Bahía son generados localmente.

## Gastos de transporte proyectados del Área de la Bahía 2005–2030



	Mil millones de dólares	Porcentaje del Total
<b>Mantenimiento adecuado</b>		
1 Tránsito	US \$61	51%
2 Autopistas	US \$10	9%
3 Carreteras locales	US \$23	20%
<b>Eficacia del sistema</b>		
4 Tránsito	US \$ 2	1%
5 Autopistas	US \$ 1	1%
6 Carreteras locales	US \$ 2	2%
<b>Expansión estratégica</b>		
7 Tránsito	US \$13	11%
8 Autopistas	US \$ 5	4%
9 Carreteras locales	US \$ 1	1%
Total	US \$118	100%

Fuente: Plan de Transporte 2030

PRINCIPALES FUENTES DE FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE (Año fiscal 2005–06)

Categorías de financiamiento local	Monto anual aproximado para el Área de la Bahía (en millones)
Tarifas de transporte	\$ 570
Impuestos sobre las ventas de 1/2¢ temporales	\$ 510
Impuestos sobre las ventas de transporte de 1/2¢ permanentes	\$ 476
Ley del Desarrollo del Transporte	\$ 285
Subvenciones de impuestos de gasolina (impuesto al combustible; para mantenimiento de calles y carreteras locales)	\$ 210
Peajes para puentes de Medida Regional 1 (base de peaje de US\$1 para mantenimiento de puentes y proyectos de la Medida Regional 1 aprobada por los votantes)	\$ 138
Peajes para puentes de Medida Regional 2 (peaje de US\$1 para proyectos de descongestión y tránsito -aprobados por los votantes- en los corredores del puente)	\$ 118
Peajes de puentes con refuerzo sísmico <sup>1</sup> (recargo de US\$2 en los puentes pertenecientes al estado; para refuerzo por terremotos)	\$ 118
Impuestos sobre la propiedad inmueble (impuestos locales en tres condados del Área de la Bahía; para operaciones de AC Transit y refuerzo sísmico de BART)	\$ 97
Fondo de transporte para aire limpio (matrícula de inscripción del vehículo de US\$4)	\$ 22
<b>Categorías de financiamiento estatales</b>	
Programa de protección y operaciones de las autopistas estatales (basado en el SHOPP 2006 [Programa de Protección y Operación de Carreteras])	\$ 350
Propuesta Estatal 42	Los montos mencionados por la Propuesta Estatal 42 son para el año fiscal 2008–09
Programa Estatal de Mejoras del Transporte	\$ 118
Calles y carreteras locales	\$ 117
Ayuda estatal de transporte	\$ 50
Programa Estatal de Mejoras del Transporte <sup>2</sup>	\$ 172
Ayuda estatal de transporte (una porción de los impuestos sobre la venta de gasolina y combustible para motores diesel; para operaciones y capital de transporte)	\$ 70
Propuesta Estatal 1B: Contrato de infraestructura	Varía —un contrato único con procedimientos distribuidos durante 10 años

Categorías de financiamiento federales	Monto anual aproximado para el Área de la Bahía (en millones)
Artículo 5307 de la Ley Federal de Tránsito — Financiaciones fórmula (impuesto federal al combustible por la compra de autobuses, trenes, ferries, camionetas y equipo de apoyo, y por mantenimiento preventivo y servicio de paratransporte requerido por ADA)	\$ 189
Artículo 5309 de la Ley Federal de Tránsito — Guía fija (para compra de vagones, ferries, rieles e instalaciones)	\$ 102
Programa de Transporte en la Superficie (STP) (impuesto federal al combustible para la mayoría de los proyectos de capital, incluyendo autopistas, transporte de tranvías y autobuses, calles locales, instalaciones portuarias, proyectos para bicicletas y peatones, etc.)	\$ 76
Programa de Reducción de Congestión y Mejora de la Calidad del Aire (CMAQ) (impuesto federal al combustible para proyectos para reducir las emisiones de los vehículos y las congestiones de tránsito)	\$ 69
Artículo 5316 de la Ley Federal de Tránsito — Programa de Acceso al Empleo y Viaje de Regreso (JARC, por sus siglas en inglés) (proyectos y servicios diseñados para transportar personas de escasos recursos y discapacitados hasta su trabajo; proyectos para trasladar personas a los centros de empleo de las afueras)	\$ 25
Artículo 5307 de la Ley Federal de Tránsito — partidas nuevas y pequeñas (financiación discrecional de fondos generales para proyectos de extensiones de tranvías y autobuses rápidos)	Discrecional —varía anualmente
Artículo 5310 de la Ley Federal de Tránsito — Personas de la Tercera Edad y Discapacitados (compra de camionetas de paratransporte y equipos relacionados)	Discrecional —varía anualmente
Autobuses e instalaciones de autobuses (compra de autobuses y mejoras a instalaciones de autobuses)	Discrecional —varía anualmente

Notas:

- 1 El monto se duplicará en el año fiscal 2007–08 como resultado del aumento del peaje de US\$1 —haciendo que el total del recargo sísmico sea de US\$2— que entrará en vigencia el 1 de enero de 2007.
- 2 El monto incluye la contribución al Programa Estatal de Mejoras al Transporte de la Propuesta Estatal 42, enumerado por separado.

Ver la publicación complementaria de la MTCA, Costos de mudanza: La Guía de Financiamiento de Transporte para el Área de la Bahía, para una enumeración más completa de las categorías de financiación así como también ver cuáles son las agencias que toman decisiones de financiación.

## ¿CÓMO SE FINANCIAN LOS PROYECTOS DE TRANSPORTE?

Los fondos de transporte están asignados a los proyectos, o “programados,” en distintas formas.

### Programa de Mejoras al Transporte (TIP)

MTC elabora el Programa de Mejoras al Transporte (TIP, por sus siglas en inglés) requerido federalmente cada cuatro años, con la cooperación de los gobiernos locales, los operadores de transporte, y Caltrans. El TIP es un plan integral de gastos para muchos años para la región, que enumera cada proyecto de transporte que recibirá, como mínimo, un centavo proveniente de los fondos federales o que estará sujeto a una acción requerida federalmente, tales como permisos o evaluaciones de su impacto en la calidad del aire. Los TIP deben “cumplir” con los requisitos de la ley federal de aire limpio (es decir, que los proyectos, tomados como un todo, deben ayudar a mejorar la calidad del aire de la región). Como plan de gasto principal de la región, el TIP es uno de los principales medios para implementar los objetivos y prioridades identificados en el Plan Regional de Transporte.



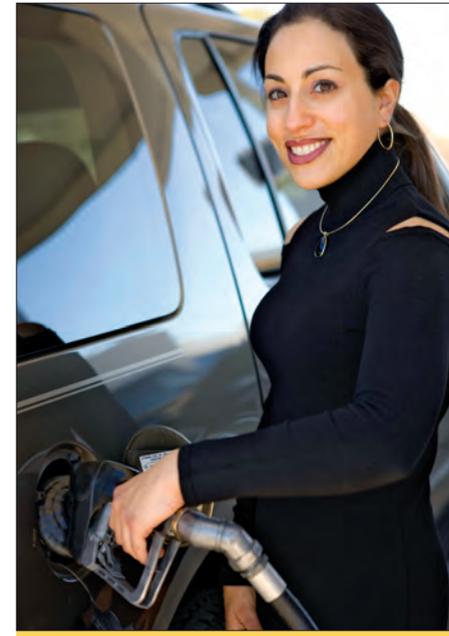
### Programa Estatal de Mejoras al Transporte (STIP)

Para recibir financiación estatal para mejoras de capital, la mayoría de los proyectos (como una calzada o un carril de autopista nuevos, un tranvía nuevo o una extensión de rieles) deben incluirse en el Programa Estatal de Mejoras al Transporte (STIP, por sus siglas en inglés). Cubriendo un periodo de cinco años y actualizado cada dos, el STIP es un programa de gastos de ciertos fondos disponibles en toda California.

### Las mejoras de transporte deben incluirse en el TIP.

Setenta y cinco por ciento del STIP consiste en programas de gastos desarrollados a nivel regional en todo el estado, llamados Programas Regionales de Mejoras al Transporte (RTIP, por sus siglas en inglés). Cada condado recibe un monto de fondos designado por el RTIP, conocido como “porción del condado”. Las agencias de manejo de congestionamientos de cada uno de los nueve condados del Área de la Bahía remiten sus propuestas STIP a la MTC, que luego las evalúa para que sean coherentes con los objetivos del plan a largo plazo y, en última instancia, las reúne en un RTIP a nivel regional. Esto luego es remitido a la Comisión de Transporte de California (CTC, por sus siglas en inglés) —un comité a nivel estatal designado por el gobernador. A su vez, la CTC debe aceptar el RTIP en su totalidad o devolverlo a la región para su revisión.

Para el restante 25% de la financiación del STIP, Caltrans propone un plan a nivel estatal para ser adoptado por la CTC. Éste es conocido como el Programa Interregional de Mejoras al Transporte (ITIP, por sus siglas en inglés), y está dirigido a tratar las necesidades de infraestructura que se presentan más allá de los límites metropolitanos y conecta las instalaciones de transporte del estado.



### La Propuesta Estatal 42 se ha convertido en la principal fuente de financiación de proyectos nuevos

En los últimos años, los fondos para el STIP han sido escasos debido al aumento en los costos de mantenimiento y operación del obsoleto sistema de autopistas estatal, que tiene prioridad antes de que los fondos de impuestos a la gasolina estén disponibles para el STIP. Mientras que los ingresos estatales y federales por los impuestos al consumo de gasolina (o “por galón”) solían ser la principal fuente de financiación para el STIP, ahora éste depende casi totalmente de su porción (40%) de los fondos de la Propuesta Estatal 42, cuya fuente son los impuestos de la venta de gasolina. A nivel estatal, la Propuesta Estatal 42 generó, aproximadamente, US\$1.4 mil millones en ingresos en el año fiscal 2006–07.

El primer destino de estos fondos es el Programa de Alivio a la Congestión del Tráfico (una serie de proyectos específicos establecidos en la legislación estatal promulgada en 2000), que recibió US\$678 millones en el año fiscal 2006–07. El resto se divide según una proporción establecida por ley, donde:

- el 40% es asignado al STIP
- el 40% es asignado a la mejora de calles y carreteras locales para ciudades y condados
- el 20% es asignado a la mejora del transporte público

(luego del vencimiento del Programa de Alivio a la Congestión del Tráfico, al final del año fiscal 2007–08, los fondos de la Propuesta Estatal 42 serán asignados en su totalidad a las categorías mencionadas más arriba).

### Propuesta Estatal 1B: Bono de infraestructura

Reconociendo la necesidad de realizar una inversión mayor en el transporte, en noviembre de 2006, los votantes de California aprobaron la Propuesta Estatal 1B, un bono de obligación general que financiará cerca de US\$20 mil millones de mejoras en el transporte.

En la próxima década, se espera que la porción del Área de la Bahía de la financiación de la Propuesta Estatal 1B sea de alrededor de US\$4.5 mil millones. ■

### Propuesta Estatal 1B – Resumen a nivel estatal

Categoría	Monto (en mil millones)
Movimiento de artículos	\$ 2.0
Mejoras de autopistas	\$ 5.5
Expansión de Transporte	\$ 4.0
Programa Estatal de Mejoras al Transporte	\$ 2.0
Carreteras locales	\$ 2.0
Seguridad en el tránsito	\$ 1.0
Calidad del aire	\$ 1.2
Sociedad estatal-local	\$ 1.0
Reparaciones de autopistas	\$ 0.5
Otros	\$ 0.7
<b>Total</b>	<b>\$ 19.9</b>

## EVOLUCIÓN DE UN PROYECTO

### Etapas típicas en el desarrollo y financiación de proyectos de transporte



Se utiliza este símbolo para indicar mejores oportunidades de participación

(Todas las etapas enumeradas en estas páginas, sin embargo, están abiertas a los comentarios del público.) La MTC fomenta la participación pública en la toma de decisiones acerca del transporte del Área de la Bahía —especialmente durante las primeras etapas del proceso de desarrollo del proyecto, cuando la participación del ciudadano es más.

#### 1 Idea



El proceso comienza cuando se identifica una necesidad de transporte particular o cuando se presenta una idea nueva. Este primer paso puede ser tomado por un miembro del público, una empresa privada, un grupo de la comunidad o una agencia pública.

#### 2 Definición del proyecto



La idea del proyecto debe ser adoptada por un patrocinador formal —generalmente, una entidad gubernamental— que pule la idea inicial y desarrolla especificaciones definidas para el proyecto.

#### 3 Evaluación local



En muchos casos, el proyecto primero debe ser presentado a las autoridades locales para su evaluación, tales como la comisión municipal de planeamiento, la agencia de transporte local, el consejo de la ciudad o la junta de supervisores del condado. Algunos proyectos pueden ser aprobados a nivel local (por ej., la reparación de calles) y financiado con fondos locales.

#### 4 Evaluación de la CMA del condado



Para ser elegibles para ciertas financiaciones estatales y federales, otros proyectos (generalmente, más grandes) deben ser autorizados por las agencias de manejo de congestionamientos (CMA, por sus siglas en inglés) a nivel del condado.

#### 5 Programa de evaluación de la MTC



Todos los proyectos que compiten por fondos estatales y federales son evaluados por la MTC como parte de la preparación del Plan Regional de Transporte (RTP) y del Programa de Mejoras al Transporte (TIP). En la MTC, la participación pública en las reuniones a nivel del comité y de la Comisión es bienvenida, así como también en las sesiones públicas especiales.

#### 6 Programa estatal

Los proyectos evaluados y aprobados por la MTC para recibir financiación estatal son incluidos en el Programa Regional de Mejoras al Transporte (RTIP), lo que hace que sean considerados para ser incluidos en el Programa Estatal de Mejoras al Transporte (STIP).

#### 7 Programa Federal

La MTC evalúa y aprueba proyectos de todo tipo (autobuses, tranvías, autopistas, bicicletas, etc.) para establecer si son elegibles para recibir financiación federal y los incluye en el Programa de Mejoras al Transporte. El documento federal, que es el más completo, también incluye muchos de los proyectos enumerados en el programa estatal.

#### 8 Asignación de subsidios (financiación)

Los proyectos enumerados en los programas estatales y federales por varios años son evaluados nuevamente por la MTC, uno por uno, para asegurarse de que cumplen con los requerimientos estatales y federales. Los proyectos aprobados son remitidos a las autoridades estatales y federales para la asignación final de fondos.

# Formar parte de la MTC

La MTC hace extensiva una invitación abierta y permanente al público del Área de la Bahía para ayudar a la agencia a desarrollar soluciones para el transporte en la región. Un completo Plan de Participación Pública detalla las posibilidades disponibles para grupos e individuos que quisieran “adherirse al proceso” y formar parte del trabajo de la MTC. Este plan puede encontrarse en el sitio web de la MTC [www.mtc.ca.gov/get\\_involved/participation\\_plan.htm](http://www.mtc.ca.gov/get_involved/participation_plan.htm).

Se alienta a los residentes de los nueve condados del Área de la Bahía a postular para puestos vacantes en las comisiones consultivas de la MTC (ver páginas 14-15). En la mayoría de los casos, no se requiere experiencia académica o profesional específica, sólo un fuerte interés por el transporte. Los miembros de la comisión evalúan todas las solicitudes, pueden llevar a cabo entrevistas con miembros potenciales y hacer nombramientos finales de comités consultivos por un término de dos años. El equipo de información pública de la MTC está dispuesto a responder preguntas y brindar información acerca de cómo participar en los comités consultivos compuestos por ciudadanos de la MTC. Comuníquese con la oficina pública de información al **510.817.5757**.

## Cumplir con los horarios, la orden del día y más

La MTC alienta a los residentes interesados a asistir a la comisión de la MTC y a las reuniones permanentes de la comisión para expresar sus opiniones. (Ver página 13 para mayor información sobre la estructura de la comisión de la MTC). En el sitio web de la institución, [www.mtc.ca.gov/meetings/schedule/index.htm](http://www.mtc.ca.gov/meetings/schedule/index.htm), se puede encontrar un horario actualizado de las reuniones de la MTC. También se publican las órdenes del día y los paquetes con materiales informativos para las reuniones de la comisión y sus miembros, y de los comités consultivos.

¡Asista a una reunión, únase a una comisión, forme parte!

## La base de datos mantiene a los residentes interesados en el círculo

La MTC tiene una base de datos maestra de residentes interesados, del personal público de la agencia y de los participantes. La base de datos, que incluye información de domicilios postales, direcciones de correo electrónico y otra información de contacto, está organizada por temas y hechos. Esto le permite a la MTC enviar información dirigida para que el público siempre tenga las últimas novedades sobre los temas específicos en los que están interesados. Los miembros del público pueden solicitar que se les incorpore a la base de datos de con tactos llamando a la oficina pública de información al **510.817.5757** o enviando un correo electrónico a [info@mtc.ca.gov](mailto:info@mtc.ca.gov).

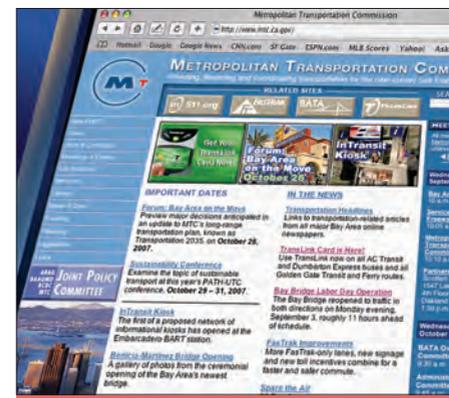


## Sitio web

El sitio web orientado hacia las novedades de la MTC, [www.mtc.ca.gov](http://www.mtc.ca.gov), ofrece una riqueza de información, ilustrada con gráficos de colores. El sitio:

- explica en detalle los programas y actividades de la agencia,
- ofrece enlaces a 511, FastTrak®, Translink®, y a todos los operadores de tránsito del Área de la Bahía, así como también a otras instituciones gubernamentales regionales, estatales o federales,
- publica a diario titulares sobre transportes con enlaces directos a nuevos artículos sobre el transporte en el Área de la Bahía y demás

Además, las reuniones de la comisión de la MTC y varias de las reuniones de sus comités se transmiten en vivo en el sitio web y las reproducciones de reuniones anteriores también quedan archivadas en el sitio.



## Publicaciones

Para mantener al público informado acerca de las actividades de la MTC, así como también acerca de las novedades de transporte en el Área de la Bahía, la MTC publica un boletín bimestral, Transactions, y un informe anual exhaustivo (que contiene los estados contables revisados tanto de la MTC como de la BATA). Transactions se envía sin cargo a las personas interesadas, a los medios de prensa, oficiales públicos, legisladores, operadores de tránsito, grupos nacionales de transporte, grupos ambientalistas, grupos de negocios y bibliotecas. Cada tema se publica en el sitio web de la MTC. Para agregar su nombre en la lista de correos electrónicos, complete el cupón al reverso de esta publicación.

Junto con Caltrans, la MTC también publica un informe anual llamado Bay Area Transportation: State of the System (Transportes en el Área de la Bahía: Estado del Sistema), que resume la función del sistema de transportes del Área de la Bahía. Los factores clave y los indicadores de esta función se muestran por autopistas, caminos locales, tránsito, movimiento de mercadería y viajes en bicicleta y de peatones en la región.



### Servicios de biblioteca: Información para consultar

La biblioteca de la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía de la MTC (ABAG, por sus siglas en inglés), que se encuentra en el mismo edificio que la MTC, es una instalación totalmente acreditada que tiene muchísimos libros y periódicos que hacen especial énfasis en transporte y planificación. Los informes, folletos e investigaciones de la MTC están disponibles para el público a través de la biblioteca, así como también otras publicaciones, para que usted esté informado acerca de las últimas novedades de planificación del transporte, demografía, indicadores de economía y temas de la región. La biblioteca la MTC-ABAG ofrece al público acceso gratuito a Internet. A pedido, las publicaciones de la MTC pueden ser transferidas a un formato accesible para personas con discapacidad.

### Biblioteca de la MTC-ABAG

Joseph P. Bort MetroCenter  
101 Eighth Street (en Oak Street)  
Primer Piso  
Oakland, CA 94607

8:30 a.m. a 5 p.m., de lunes a viernes  
Teléfono: 510.817.5836  
Fax: 510.817.5932  
Correo electrónico: library@mtc.ca.gov

Visite la Biblioteca de la MTC-ABAG para obtener las últimas novedades acerca de la planificación del transporte y temas relacionados.

### Visite la MTC

Las oficinas de la MTC, donde funciona la comisión y las reuniones de comisión, así como también la biblioteca de la MTC-ABAG, están en:

Joseph P. Bort MetroCenter  
101 Eight Street (en Oak Street)  
Oakland, CA 94607  
(La recepcionista se encuentra en el tercer piso)

8:30 a.m. a 5 p.m., de lunes a viernes  
Teléfono: 510.817.5700  
Fax: 510.817.5848  
Correo electrónico: info@mtc.ca.gov  
Sitio web: www.mtc.ca.gov

El edificio está contiguo a la estación Lake Merritt BART y a pocas cuadras de las estaciones de las líneas AC Transit. También se puede acceder fácilmente al MetroCenter a través de las autopistas interestatales 880 o 980. Se puede estacionar tanto en la calle como en estacionamientos privados en las cercanías. ■



## HACER LA CONEXIÓN LOCAL

El primer paso hacia la participación en la MTC puede comenzar cerca de su casa, con su agencia de manejo de congestiones del condado, su operador local de transporte o el consejo municipal. A continuación, se detallan los contactos de las nueve agencias de manejo de congestiones del condado:

### Agencia de manejo de congestiones del condado de Alameda

1333 Broadway, Suite 220  
Oakland, CA 94612  
Teléfono: 510.836.2560  
Fax: 510.836.2185  
Sitio web: www.accma.ca.gov

### Autoridad de Transporte de Contra Costa

3478 Buskirk Avenue, Suite 100  
Pleasant Hill, CA 94523  
Teléfono: 925.407.0121  
Fax: 925.407.0128  
Sitio web: www.ccta.net

### Autoridad de Transporte de Marin

3501 Civic Center Drive, Sala 304  
San Rafael, CA 94903  
Teléfono: 415.507.2680  
Fax: 415.507.2648  
Sitio web: www.tam.ca.gov

### Agencia de Transporte y Planificación del Condado de Napa

707 Randolph Street, Suite 100  
Napa, CA 94559  
Teléfono: 707.259.8631  
Fax: 707.259.8638  
Sitio web: www.nctpa.net

### Autoridad de Transporte del Condado de San Francisco

100 Van Ness Avenue, 26avo piso  
San Francisco, CA 94102  
Teléfono: 415.522.4800  
Fax: 415.522.4829  
Sitio web: www.sfcta.org

### Asociación de Gobiernos del Condado/ Ciudad de San Mateo (C/CAG, por sus siglas en inglés)

County Office Building  
555 County Center, 5to piso  
Redwood City, CA 94063  
Teléfono: 650.599.1406  
Fax: 650.361.8227  
Sitio web: www.ccag.ca.gov

### Autoridad de Transporte de Santa Clara Valley

3331 N. First Street, Edificio B  
San Jose, CA, 95134  
Teléfono: 408.321.2300  
Fax: 408.321.7535  
Sitio web: www.vta.org

### Autoridad de Transporte Solano

One Harbor Center, Suite 130  
Suisun City, CA 94585  
Teléfono: 707.424.6075  
Fax: 707.424.6074  
Sitio web: www.solanolinks.com

### Autoridad de Transporte del Condado de Sonoma

490 Mendocino Avenue, Suite 206  
Santa Rosa, CA 95401  
Teléfono: 707.565.5373  
Fax: 707.565.5370  
Sitio web: www.sctainfo.org

# “Transportonés” del Área de la Bahía



**E**n el mundo de la MTC, HIP no significa “genial”, TLC no significa “cuidado tierno y cariñoso” (Tender Loving Care, en inglés) y “té helado” no es una bebida. La industria del transporte, así como tantas otras industrias, profesiones e instituciones gubernamentales, está llena de siglas, nombres abreviados y jerga. Si quiere dominar el “transportonés”, aquí hay una lista de términos para comenzar.

**511:** 511 es un servicio de atención telefónica gratuito que funciona las 24 horas y un servicio de sitio web (511.org) que consolida la información de transporte del Área de la Bahía en un solo recurso. 511 ofrece información al minuto de las condiciones de tránsito, vías de circulación pública y horarios, referencias de vehículos compartidos (automóviles y camionetas), bicisendas y más. Una asociación de agencias públicas maneja el 511, guiadas por la MTC, la Policía de Caminos de California y Caltrans. Cuando la MTC activó el número telefónico 511 en 2002, la región se convirtió en la primera del estado en implementar un servicio gratuito de información al usuario, basado en un número telefónico.

**Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía (ABAG, por sus siglas en inglés):** asociación voluntaria de condados y ciudades que es la agencia de planificación general en los nueve condados del Área de la Bahía de San Francisco. También proporciona servicios demográficos, financieros, administrativos, de capacitación y conferencias a gobiernos y empresas locales. La ABAG designa un representante para encabezar la comisión.

**Ley para los Estadounidenses con Discapacidades (ADA, por sus siglas en inglés):** ley federal de derechos civiles para personas con discapacidades aprobada en 1990; exige que los sistemas de transporte público presten sus servicios con total accesibilidad, así como también subvencionar una red paralela de servicio de paratransporte.

**Agencia de Administración de la Calidad del Aire en el Área de la Bahía (BAAQMD, por sus siglas en inglés):** (También conocida como Air District, ya que la sigla parece ser más larga de pronunciar que su nombre completo): regula las industrias y los empleadores para que controlen la contaminación del aire y patrocina programas para limpiar el aire. BAAQMD trabaja con la MTC y la ABAG en asuntos que afectan el transporte, el uso de la tierra y la calidad del aire.

**Dirección de Peaje del Área de la Bahía (BATA):** creada por la Legislatura estatal para administrar el peaje básico de US\$1 de los siete puentes de peaje propiedad del estado en el Área de la Bahía. En la actualidad, supervisa todos los ingresos de los siete puentes de peaje. Tanto la MTC como la BATA comenzaron a operar el 1 de enero de 1998.

**Sociedad del Área de la Bahía:** muchas veces referida simplemente como “La Sociedad”, ésta es una confederación de los altos mandos de diferentes agencias de transporte en la región (MTC, operadores de transporte público, agencias de manejo de congestionamientos del condado (CMA), departamentos de obras públicas de la ciudad y del condado, puertos, Caltrans y el Departamento de Transporte (DOT, por sus siglas en inglés) de los Estados Unidos, así como agencias de protección del medio ambiente. La Sociedad trabaja mediante

consenso para mejorar la eficiencia y operación en general de la red de transporte del Área de la Bahía, e incluso desarrollar estrategias para financiar mejoras al transporte.

**Comisión de Desarrollo y Conservación de la Bahía de San Francisco (BCDC, por sus siglas en inglés):** institución establecida por el Estado con jurisdicción para el dragado y relleno de la Bahía de San Francisco y jurisdicción limitada para el desarrollo dentro de los 30 metros de la Bahía. La BCDC designa un representante para encabezar la comisión.

**Ley del Aire Limpio (CAA, por sus siglas en inglés):** ley federal que requiere que cada estado con áreas que no han cumplido con las normas federales de calidad del aire prepare un Plan de Implementación Estatal (SIP, por sus siglas en inglés). Las enmiendas radicales de 1990 hacia la CAA establecieron nuevos requisitos de calidad del aire para el desarrollo de planes y programas metropolitanos. La Ley del Aire Limpio de California (CCAA, por sus siglas en inglés) tiene objetivos aun más firmes.

**Departamento de Transporte de California (Caltrans, por sus siglas en inglés):** agencia estatal que opera y mantiene el sistema vial de California.

**Fondos de capital:** dinero para cubrir costos únicos en la construcción de proyectos nuevos —tales como carreteras, puentes, caminos para bicicletas/peatones, líneas e instalaciones de tránsito— o cubrir la compra de autobuses y vagones de tren.

**Policía de Caminos de California (CHP, por sus siglas en inglés):** institución que hace cumplir las leyes del estado responsable de la seguridad en autopistas, entre otras cosas.

**Agencias de Manejo de Congestionamientos (CMA, por sus siglas en inglés):** agencias por todo el condado responsables de preparar e implementar el Programa del Manejo de la Congestión en el condado. Las CMA nacieron como resultado de la legislación estatal y la aprobación de los votantes de la Propuesta Estatal 111 en 1990. Una legislación posterior las hizo opcionales. La mayoría de los condados del Área de la Bahía todavía las tienen.

**Programa de Reducción de Congestión y Mejora de la Calidad del Aire (CMAQ, por sus siglas en inglés):** fuente de fondos federales para proyectos y actividades que reducen la congestión y mejoran la calidad del aire, tanto en las regiones que todavía no alcanzan los estándares federales de calidad del aire, como en lugares que se esfuerzan por conservar su estatus de cumplimiento.

**Conformidad:** proceso mediante el cual se revisan los planes y programas de inversión en transporte para asegurar que cumplan con los requisitos federales en cuanto al aire limpio; los proyectos de transporte no deben empeorar la calidad del aire.

**Comisión de Transporte de California (CTC, por sus siglas en inglés):** comisión a nivel estatal que comprende nueve miembros nombrados por el gobernador, que establece las prioridades y asigna fondos para inversiones en carreteras, ferrocarril de pasajeros y tránsito a través del estado. La CTC trabaja con la Agencia Estatal de Transporte y Vivienda para supervisar al Caltrans y participa en el desarrollo de una ley federal y estatal que afecta los fondos para el transporte.

**Justicia Ambiental:** esta expresión surge de un mandato ejecutivo presidencial de 1994 para fomentar la igualdad de oportunidades para comunidades en desventaja y promover la inclusión de poblaciones raciales y étnicas y comunidades de escasos recursos en la toma de decisiones. Las agencias de transporte locales y regionales deben asegurar que sus servicios y beneficios, así como las cargas, se distribuyan de manera equitativa para evitar la discriminación.

**Agencia de Protección Ambiental (EPA, por sus siglas en inglés):** departamento federal responsable de investigar y establecer normas nacionales para la calidad ambiental. La EPA trabaja junto con otras agencias federales, estatales, locales y regionales para emitir permisos, controlar que se cumplan las normas y hacer cumplir las leyes ambientales.

**Análisis de igualdad:** conforme a los requisitos federales de justicia ambiental, la MTC lleva a cabo un análisis de igualdad que cubre el Plan Regional de Transporte de 25 años para determinar cómo los beneficios y las cargas de la estrategia de inversión del plan afectan a las comunidades minoritarias y de escasos recursos.

**FasTrak®:** sistema de cobro electrónico utilizado en los siete puentes pertenecientes al estado del Área de la Bahía y en el Golden Gate. La Autoridad de Peajes del Área de la Bahía maneja las operaciones de servicio al cliente de FasTrak®.

**Dirección Federal de Carreteras FHWA, por sus siglas en inglés):** agencia del Departamento de Transporte de los Estados Unidos responsable de la administración del programa federal de ayuda en carreteras para los estados individuales, y que contribuye a planificar, desarrollar y coordinar la construcción de proyectos de carreteras con financiamiento federal. La FHWA también rige la seguridad de cargas peligrosas en las carreteras de la nación.

**Financiamiento flexible:** a diferencia de la financiación destinada exclusivamente a carreteras o tránsito mediante una fórmula

rígida, aquí se trata de dinero que se puede invertir en una gama de proyectos de transporte. Ejemplos de categorías de financiación flexible incluyen el Programa de Transporte en la Superficie (STP, por sus siglas en inglés) y el Programa CMAQ de Reducción de Congestión y Mejora de la Calidad del Aire (ambos federales).

**Dirección Federal de Tránsito (FTA, por sus siglas en inglés):** agencia del Departamento de Transporte de los Estados Unidos que proporciona asistencia financiera y de planificación para ayudar a planificar, construir y operar sistemas de ferrocarril, autobuses y paratransporte. La agencia también ayuda en el desarrollo de programas locales y regionales para la reducción de tráfico.

**Programa de incentivos para la vivienda (HIP, por sus siglas en inglés):** programa iniciado por la MTC en 2000 para proporcionar financiamiento inicial a municipios y sus agencias de desarrollo para fomentar el crecimiento de comunidades residenciales compactas cerca de ejes de transporte público.

**Carril para Vehículos de Un Pasajero (HOT, por sus siglas en inglés):** carril designado para que puedan utilizar los pasajeros que vayan solos en el vehículo y paguen el peaje, y así evitar demoras en el tránsito en los carriles regulares contiguos. Los carriles HOT generalmente tienen una combinación de carriles para vehículos de dos o más pasajeros (vehículos compartidos o HOV, por sus siglas en inglés) que tienen la capacidad suficiente como para soportar más vehículos. Los conductores que pagan peaje y los que no lo pagan porque llevan más de un pasajero en el automóvil/camioneta comparten el carril, aumentando la cantidad total de vehículos que utilizan los carriles HOV/HOT y generando ingresos que pueden utilizarse para realizar mejoras en el transporte.

**Carril para Vehículos de Dos o Más Pasajeros (vehículos compartidos o HOV, por sus siglas en inglés):** término técnico para denominar al carril utilizado por personas que comparten el vehículo, carril de pasajeros habituales o carril "diamante".

**Intermodal:** el término "modalidad" se utiliza para referirse a un medio de transporte, tal como automóvil, autobús, tren, buque, bicicleta, y caminar. Intermodal se refiere específicamente a las conexiones entre modalidades.

**Ley de Eficacia Intermodal del Transporte en la Superficie (ISTEA, por sus siglas en inglés):** se pronuncia "Ice Tea" en inglés ("té helado", en español). Esta ley de punto de referencia federal firmada en 1991 inició cambios drásticos en la forma en la que se toman decisiones acerca del transporte. ISTEA pone énfasis en la diversidad y el equilibrio de las modalidades, así como también en la preservación de sistemas existentes antes de la construcción de nuevas instalaciones. La ISTEA dejó de existir en 1997, pero una parte importante de la estructura del programa se implementó en una legislación federal posterior (Ver "TEA 21" y "SAFETEA").

**Programa Interregional de Mejoramiento del Transporte (ITIP, por sus siglas en inglés):** programa que funciona con fondos del estado con el objetivo de atender necesidades que van más allá de las fronteras metropolitanas. El Caltrans propone y la CTC aprueba una lista de proyectos de carreteras y vías interregionales por un 25% de los fondos programados en el Programa Estatal de Mejoras al Transporte (STIP). El otro 75% proviene de fondos del Programa Regional de Mejoras al Transporte (RTIP); ver más adelante.

**Sistema de Transporte Inteligente (ITS, por sus siglas en inglés):** innovaciones técnicas que aplican procesos de comunicación e información para mejorar la eficacia y seguridad de los sistemas de transporte por tierra. En el Área de la Bahía, las iniciativas del ITS incluyen control de las condiciones del tránsito en las carreteras por medio de circuitos cerrados de televisión y del uso de tecnología automática de rastreo de vehículos para brindar información en tiempo real del tránsito al teléfono 511 y al servicio de información a través del sitio web. Las iniciativas del ITS también se utilizan para coordinar las señales de tránsito y la velocidad de respuesta de los vehículos en emergencias.

**Comisión de Política Conjunta (JPC, por sus siglas en inglés):** creada por la ley estatal para coordinar las acciones de planificación regional en el Área de la Bahía, JPC incluye representantes de la MTC, la ABAG, la BAAQMD y la BCDC.

**Red de transporte de asistencia:** iniciativa de la MTC para mejorar el acceso de los residentes de escasos recursos a destinos clave, tales como centros de empleo, edificios gubernamentales y centros médicos, tanto durante horas de mayor tránsito como fuera de las horas pico. Si bien la mayoría de la red de asistencia identificada por la MTC ya recibe un servicio de rutas de tránsito existentes, algunas comunidades y/o destinos de escasos recursos generalmente no tienen servicios de tránsito o les faltan servicios en determinadas horas del día. La MTC está trabajando con operadores de transporte y socios capitalistas potenciales para llenar estos vacíos en la red, tanto a través del tránsito como a través de compartir los vehículos.

**Organización de Planificación Metropolitana (MPO, por sus siglas en inglés):** ente de planificación requerido por ley federal que se encarga de la planificación del transporte y la selección de proyectos en su región; el gobernador designa una MPO en cada área urbana que tenga una población mayor de 50.000. La MTC es la MPO del Área de la Bahía.

**Fondos operativos:** fondos utilizados para solventar costos generales y diarios de los sistemas de transporte en funcionamiento. Para el tránsito, los costos incluyen gasolina, salarios y repuestos; para las carreteras, los costos operativos incluyen el mantenimiento del pavimento, el relleno de baches, los salarios de los trabajadores y otros. (Ver "Fondos de Capital").

**Paratransporte:** servicios de transporte de puerta a puerta por autobús, camioneta y taxi para personas de la tercera edad y discapacitados. A veces se lo denomina servicio de "dial-a-ride", ya que los viajes se hacen dependiendo de la demanda en lugar de depender de una ruta fija o según un horario fijo.

**Sistema de Manejo del Pavimento (PMS, por sus siglas en inglés):** este esfuerzo de cooperación entre la MTC y más de 100 jurisdicciones locales evalúa las opiniones para mejorar el mantenimiento de caminos y carreteras locales. La MTC provee su propio programa de computación StreetSaver™ y asistencia técnica para que las ciudades y los condados extiendan la vida útil del pavimento y así hagan más duradero el presupuesto local.

**Programar:** (1) verbo, asignar fondos para un proyecto que fue aprobado por la MTC, el estado u otra agencia; (2) sustantivo, un sistema de fondos para la implementación de proyectos o políticas de transporte, tales como el STIP.

**Propuesta Estatal 1B:** (también conocida como Contrato de Infraestructura) Aprobada por el 61% de los votantes en noviembre de 2006, la Propuesta Estatal 1B autoriza al estado a emitir un bono de obligación general de US\$20 mil millones para diversas mejoras en el transporte.

**Propuesta Estatal 42:** una iniciativa a nivel estatal aprobada en 2002 que requiere que los impuestos provenientes de los ingresos de la venta de gasolina se utilicen para inversiones en transporte. En el año fiscal 2006–07, se estima que los fondos de la Propuesta Estatal 42 aportaron aproximadamente US\$1.400 millones a nivel estatal. En noviembre de 2006, los votantes aprobaron una iniciativa posterior, la Propuesta Estatal 1A, que brinda más seguridad de que estos fondos serán destinados al transporte. La Propuesta Estatal 1A permite que los fondos se presten al Fondo General sólo dos veces en un período de 10 años y requiere que sean devueltos dentro de los tres años antes de hacer un segundo préstamo.

**Resolución 3434:** (también conocida como Programa de Expansión del Tránsito Regional) lista de mejoras identificadas de alta prioridad a servicios de ferrocarril y autobús expreso/rápido en los corredores más congestionados del Área de la Bahía. El programa se adoptó en diciembre de 2001 conforme a la Resolución 3434 de la MTC para establecer prioridades claras para la inversión de fondos para la expansión del tránsito durante la próxima década.

**Medida Regional 1 (RM 1, por sus siglas en inglés):** aprobada por los votantes del Área de la Bahía en 1988, la RM 1 aumentó los peajes (que en esa época eran diferentes en cada puente) a US\$1 uniforme en los siete puentes propiedad del estado de la región. Los ingresos generados por el aumento del peaje fueron destinados por la RM 1 a financiar mejoras en algunas autopistas y puentes, extensiones de rieles de tránsito público y otros proyectos que reducen la congestión en los corredores de los puentes.

**Medida Regional 2 (RM 2, por sus siglas en inglés):** medida sometida a votación que instituye un aumento de US\$1 en los puentes de peaje, aprobada por los votantes en el Área de la Bahía en marzo de 2004. El plan de inversión patrocina 37 proyectos capitales, con énfasis en la mejora del tránsito en los corredores de los puentes, así como también una docena de proyectos de transporte en funcionamiento para mejorar el tránsito a lo largo de los corredores de los puentes.

**Programa Regional de Mejoras al Transporte (RTIP, por sus siglas en inglés):** listado de proyectos de carreteras y de transporte que la región espera financiar, recopilado cada dos años por la MTC de listas de prioridades presentadas por jurisdicciones locales. La CTC debe, ya sea, aprobar o rechazar el RTIP en su totalidad. Una vez que la CTC aprueba un programa RTIP, éste se combina con los de otras regiones para sumar el 75% de los fondos en el STIP. (Ver más adelante).

**Plan Regional de Transporte (RTP, por sus siglas en inglés):** plan maestro para guiar las inversiones en transporte de la región durante un período de 25 años. Actualizado cada cuatro años, se basa en proyecciones de crecimiento de la población y la demanda resultante de transporte. Requerido por las leyes estatal y federal.

**Agencia de Planificación del Transporte Regional (RTPA, por sus siglas en inglés):** agencia designada por el estado responsable de preparar RTP y RTIP, administrar fondos del estado y otras tareas. LA MTC es la RTPA del Área de la Bahía.

**Agencia de Servicios para Carreteras Rápidas (SAFE, por sus siglas en inglés):** en su calidad de agencia SAFE para la región, la MTC, en conjunto con la Patrulla de Caminos y el Departamento de Transporte de California, supervisa la instalación y operación de cabinas telefónicas por las carreteras del Área de la Bahía y administra un servicio de grúa en el camino para agilizar el despeje de incidentes de los caminos más congestionados de la región. La agencia SAFE de la MTC fue creada por la legislación estatal en 1987 y está financiada en parte mediante un cargo adicional de US\$1 en la cuota de registro de vehículos motorizados.

**Ley de Igualdad del Transporte Seguro, Responsable, Flexible y Eficiente (SAFETEA, por sus siglas en inglés):** proyecto de ley multianual de transporte federal, que el Presidente George W. Bush aprobó como ley el 10 de agosto de 2005. El proyecto de ley autoriza US\$255.5 mil millones en fondos para programas de transporte federal de superficie durante cinco años. SAFETEA mantiene la estructura del programa de su antecesor, TEA 21, pero ofrece una cantidad mucho mayor de consignaciones para proyectos especiales elegidos por el Congreso. SAFETEA se distingue por su énfasis en la seguridad, incluyendo un Programa de Seguridad en el Camino a la Escuela y mayor flexibilidad para que los estados desarrollen carriles HOT con peaje/gran capacidad.

**Programa de Protección y Operación de Carreteras (SHOPP, por sus siglas en inglés):** programa de fondos estatales para proyectos en autopistas que mejorarán la seguridad del tránsito; mantenimiento de puentes, carreteras y/o caminos; aumento de la movilidad o mejora de las instalaciones relacionadas con el sistema de autopistas estatales. Se adopta en un programa de cuatro años. Acorde con la ley estatal, el SHOPP tiene prioridad sobre los fondos antes que el dinero esté disponible para el Programa Estatal de Mejoras al Transporte (STIP).

**Plan Estatal de Implementación (SIP, por sus siglas en inglés):** éste es un caso en el que un término se refiere a dos documentos diferentes, aunque relacionados. Las áreas metropolitanas preparan los SIP regionales con el detalle de

los pasos que planean seguir para cumplir con las normas federales de calidad del aire (descriptas en la Ley de Aire Limpio). Varios SIP conforman el plan estatal para limpiar el aire, también conocido como SIP.

**Crecimiento inteligente:** conjunto de políticas y programas diseñadas para proteger, conservar y estimular económicamente las comunidades establecidas y, a la vez, proteger valiosos recursos naturales y culturales y limitar la extensión descontrolada.

**Vehículo con Un Solo Ocupante (SOV, por sus siglas en inglés):** vehículo con un solo ocupante, el conductor, a quien se lo denomina a veces persona que "maneja sola".

**Ahorrar el Aire:** programa establecido por la BAAQMD para educar a la gente acerca de la contaminación del aire y para alentarla a reducir las emisiones conduciendo menos, tomando transporte público, compartiendo el vehículo, caminando, andando en bicicleta y otras medidas. La temporada de Ahorrar el Aire comienza el 1 de junio y se extiende hasta el 13 de octubre. La MTC se asocia con la BAAQMD y los operadores de transporte del Área de la Bahía para ofrecer tarifas sin costo en los primeros días de la temporada de Ahorrar el Aire con el objeto de incrementar la cantidad de pasajeros que viajan en transportes públicos y reducir las emisiones de los vehículos.

**Asistencia al Tránsito Estatal (STA, por sus siglas en inglés):** proporciona fondos para operaciones y proyectos de capital para tránsito masivo.

**Programa Estatal de Mejoras al Transporte (STIP, por sus siglas en inglés):** lo que tiene finalmente la CTC después de combinar los diferentes programas RTIP, así como una lista de proyectos específicos propuestos por el Caltrans. Al abarcar un período de cinco años y actualizado cada dos, el programa STIP determina si los proyectos de transporte serán financiados por el estado y en qué momento.

**Programa de Transporte de Superficie:** uno de los programas clave de financiamiento. Los fondos del STP son “flexibles,” lo que significa que se pueden invertir en tránsito masivo, instalaciones para peatones y ciclistas, así como en caminos y carreteras.

#### **Iniciativa de Control del Transporte**

**(TCM, por sus siglas en inglés):** estrategia para reducir el número de automóviles en circulación o agilizar el flujo del tránsito para reducir emisiones de autos y la contaminación ambiental resultante. Requeridas por la Ley de Aire Limpio, las TCM para el Área de la Bahía se desarrollan por la MTC. Ejemplos de TCM incluyen servicios de grúa en el camino para despejar vehículos parados y accidentados de vías congestionadas, servicio de tránsito nuevo o en crecimiento y servicios para animar a la gente a compartir automóviles y camionetas.

#### **Programa para Aliviar el Congestionamiento del Tránsito (TCRP, por sus siglas en inglés):**

plan a cinco años para inversión en transporte del estado que fue aprobado por la legislatura de California y hecho ley en 2000. El plan contempló originalmente un gasto de US\$6.8 mil millones (con US\$1.7 mil millones dedicados al Área de la Bahía) del año fiscal 2000–2001 al 2005–2006, pero acuerdos posteriores de refinanciamiento postergaron el gasto al año fiscal 2002–2003 al 2007–2008.

#### **Ley del Desarrollo del Transporte (TDA, por sus siglas en inglés):**

ley estatal que fue promulgada en 1971. Se generan los fondos TDA de un impuesto de un cuarto de un porcentaje sobre todas las ventas minoristas en cada condado. Utilizados para propósitos de transporte, tránsito especial para personas discapacitadas y medidas para ciclistas y peatones, los fondos TDA son recaudados por el estado y asignados al Área de la Bahía por la MTC para financiar operaciones y programas de tránsito. En áreas no urbanas, los fondos TDA pueden utilizarse para caminos y carreteras bajo ciertas condiciones.

#### **Manejo de la Demanda del Transporte**

**(TDM, por sus siglas en inglés):** formas de bajo costo para reducir la demanda de automóviles del sistema de transporte, como por ejemplo, programas para promover el trabajo desde el hogar, el horario flexible y los viajes compartidos.

#### **Actividades de Mejora del Transporte**

**(TEA, por sus siglas en inglés):** categoría de fondos de transporte federal. El 10% de los fondos del programa STP debe ser reservado para proyectos que aumentan la compatibilidad de las instalaciones de transporte con el medio ambiente. Ejemplos de proyectos TEA incluyen caminos para ciclistas y peatones, la restauración de antiguas estaciones centrales de ferrocarril u otras instalaciones históricas de transporte, la adquisición de terrenos panorámicos o abiertos contiguos a corredores viales y murales u otros proyectos de arte público.

#### **Ley de Igualdad en el Transporte para el**

**Siglo XXI (TEA 21, por sus siglas en inglés):** aprobada por el Congreso en mayo de 1998, esta ley federal conserva y amplía muchos de los programas creados en 1991 conforme a la ISTEA. Revalida los programas federales de transporte de superficie por seis años (1998–2003) y aumenta de manera sustancial el financiamiento general al transporte. Su sucesora es SAFETEA.

#### **Programa de Asistencia Técnica a la Ingeniería de Tránsito (TETAP, por sus siglas en inglés):**

iniciativa de la MTC que otorga jurisdicciones locales con asistencia en ingeniería de tránsito y mano de obra capacitada en proyectos para mejorar el flujo de tránsito en arterias centrales.

#### **Programa de Mejoras al Transporte (TIP, por sus siglas en inglés):**

este es el programa principal de gasto federal que se espera que llegue a la región desde todas las fuentes de proyectos de transporte de todo tipo. El TIP debe actualizarse por lo menos una vez cada cuatro años. Cubre un período de cuatro o cinco años.

**Título VI:** se refiere al Título VI de la Ley Federal de Derechos Civiles de 1964, y requiere que no se discrimine en la planificación y programación del transporte en base a raza, color y país de origen. El concepto de justicia ambiental está integrado al Título VI.

#### **Transporte para Comunidades Habitables**

**(TLC, por sus siglas en inglés):** programa creado por la MTC en 1998 para financiar proyectos de pequeña escala, orientados hacia la comunidad y el tránsito, que mejoren la vitalidad del barrio.

#### **Centro de Manejo del Transporte TMC, por sus siglas en inglés):**

instalación regional centralizada para informar a los viajeros sobre las condiciones actuales de tránsito y en los caminos a través de varios medios de comunicación incluyendo radio y periodistas de televisión, carteles con mensajes en los caminos y radio alerta en las autopistas. El TMC y el Sistema de Operación de Tránsito (TOS, por sus siglas en inglés) reflejan la importancia creciente del manejo del sistema y de los sistemas inteligentes de transporte para combatir la congestión en las carreteras. El TMC del Área de la Bahía, que está parcialmente financiado por la MTC, se encuentra en el edificio de la oficina central del distrito 4 del Caltrans, en Oakland.

#### **Desarrollo Orientado hacia el Tránsito (TOD, por sus siglas en inglés):**

un tipo de desarrollo que vincula el uso de la tierra con instalaciones de tránsito para apoyar el sistema de tránsito y ayudar a reducir la extensión descontrolada, el congestionamiento vial y la contaminación del aire. Incluye vivienda, junto con usos públicos afines (empleos, comercio minorista y servicios), ubicada en un punto estratégico en un sistema de tránsito.

#### **Sistema de Operaciones de Tránsito (TOS, por sus siglas en inglés):**

en el Área de la Bahía, el Caltrans y la CHP supervisan el flujo de tránsito por medio de detectores incrustados en el pavimento y de un circuito cerrado de cámaras de televisión, así es como envían asistencia de remolque en grúas y otros. Los carteles de mensaje y la difusión en los medios

alertan a los conductores y a los viajeros de las condiciones del tránsito, mientras que los semáforos de rampa controlan el flujo de tránsito. Todos estos elementos juntos conforman el TOS (Ver también TMC).

**TransLink®:** prototipo de la MTC para un boleto universal válido en todas las modalidades de transporte, desde BART hasta autobuses y ferries. Translink® comenzó a funcionar en otoño de 2006 en autobuses AC Transit y en los autobuses y ferries del Golden Gate. La tecnología de tarjeta inteligente de TransLink® puede brindar una amplia gama de servicios además de las tarifas de transporte, puede incluir el pago de parquímetros, llamadas telefónicas, compras minoristas y, quizá, hasta compras por Internet.

#### **Departamento de Transporte de los Estados Unidos (U.S. DOT, por sus siglas en inglés):**

agencia federal a nivel de gabinete responsable de las carreteras, tránsito masivo, aviación y puertos; está encabezada por el Secretario de Transporte. El DOT incluye la Dirección Federal de Carreteras y la Dirección Federal de Tránsito, entre otras. También existen DOTs estatales (conocidos en California como Caltrans).

#### **VII Infraestructura de Integración Vehicular:**

VII es una iniciativa mayor del ITS (ver referencia). El objetivo de VII es brindar un vínculo de comunicación entre los vehículos en los caminos y entre los vehículos y la infraestructura de los caminos con el objeto de aumentar la seguridad, eficacia y conveniencia del sistema de transporte.

## CREDITOS

### Personal de la administración de la MTC

**Steve Heminger**  
Director Ejecutivo

**Ann Flemer**  
Director Ejecutivo Adjunto,  
Operaciones

**Andrew B. Fremier**  
Director Ejecutivo Adjunto,  
Dirección de Peaje del Área  
de la Bahía

**Therese W. McMillan**  
Director Ejecutivo Adjunto,  
Políticas

### Personal del proyecto

**Randy Rentschler**  
Director, Legislación  
y Relaciones Públicas

**Joe Curley**  
Editor

**Catalina Alvarado**  
**Marjorie Blackwell**

**John Goodwin**  
**Ellen Griffin**

**Pam Grove**  
**Brenda Kahn**

**Rebecca Long**  
Personal de la editorial

**Peter Beeler**  
eño de mapas

**Finger Design Associates**  
Diseño gráfico

**PRINTEAM/Hatcher Press**  
Impresiones

### Fotografía/Arte

LOS CRÉDITOS DE LAS FOTOS SE  
LEEN DE IZQUIERDA A DERECHA  
Y DE ARRIBA HACIA ABAJO

**Tapa**  
Dan Krauss  
Thomas Winz,  
Imágenes Panorámicas  
Noah Berger  
Joe Sohm,  
Imágenes Panorámicas  
Terry Thompson,  
Imágenes Panorámicas

**Páginas 2-3**  
Dan Krauss  
John Benson  
Noah Berger  
Kit Morris

**Páginas 4-5**  
Noah Berger  
Michele Hofherr  
Archivos MTC  
Peter Beeler

**Páginas 6-7**  
©2007 Barrie Rokeach  
BART  
Noah Berger  
Michele Hofherr

**Páginas 8-9**  
John Huseby,  
Caltrans  
Peter Beeler  
Archivos MTC  
Peter Beeler

**Páginas 10-11**  
©Tom Myers  
Karl Nielsen

**Páginas 12-13**  
Peter Beeler  
Peter Beeler

### Páginas 16-17

Kevin Gilson  
Evelyn Johnson  
John Benson  
John Huseby,  
Caltrans  
Steve Price,  
Urban Advantage

### Páginas 18-19

©2007 Barrie Rokeach  
Peter Beeler

### Páginas 20-21

John Huseby,  
Caltrans  
Michele Hofherr  
George Draper  
Bill Hall,  
Caltrans

### Página 22

John Benson

### Páginas 26-27

John L. Kim,  
The Oakland Tribune  
Somos,  
Veer/Getty Images

### Páginas 30-31

Noah Berger  
Noah Berger  
Chriss Poulsen  
Noah Berger

### Página 32

Laurie Kemmel

### Páginas 34-35

Noah Berger  
Noah Berger  
Peter Beeler  
Peter Beeler

## COMISIONADOS

**Bill Dodd**  
Director  
Condado de Napa y Ciudades

**Scout Haggerty**  
Vicedirector  
Condado de Alameda

**Tom Ammiano**  
Ciudad y Condado de  
San Francisco

**Tom Azumbrado**  
Departamento de Vivienda y  
Desarrollo Urbano de EE.UU.

**Tom Bates**  
Ciudades del Condado  
de Alameda

**Bob Blanchard**  
Condado de Sonoma y Ciudades

**Dean J. Chu**  
Ciudades del Condado de  
Santa Clara

**Dave Cortese**  
Asociación de Gobiernos  
de Área de la Bahía

**Dorene M. Giacopini**  
Departamento de Transporte  
de EE.UU.

**Federal D. Glover**  
Condado de Contra Costa

**Anne W. Halsted**  
Comisión de Conservación  
y Desarrollo de la Bahía de  
San Francisco

**Steve Kinsey**  
Condado de Marin y Ciudades

**Sue Lempert**  
Ciudades del Condado  
de San Mateo

**Jon Rubin**  
Asignado del Alcalde de  
San Francisco

**Bijan Sartipi**  
Agencia de Comercio Estatal,  
Transporte y Vivienda

**James P. Spering**  
Condado de Solano y Ciudades

**Adrienne J. Tissier**  
Condado de San Mateo

**Amy Worth**  
Ciudades del Condado de  
Contra Costa

**Ken Yeager**  
Condado de Santa Clara

